



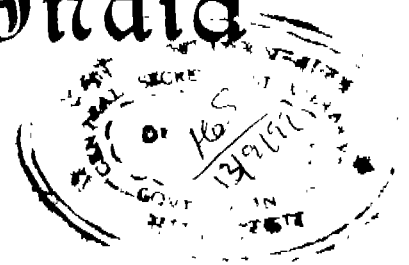
# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 39]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 14, 1999/वैशाख 24, 1921

No. 39]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 14, 1999/VAISAKHA 24, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/3/98-एम बी पी टी.—महापत्तन न्याय अर्धनियम, 1963 (1963 का 38) की भाग 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्याय के गोदी दरमानों के खंड V(ख)(2) के नीचे दिए नोट (iii) को संशोधित करता है।

### आदेश

( 13 अप्रैल, 1999 को पारित )

यह मामला 10 सितम्बर, 97 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित इस प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त, 97 के आदेश में एक अल्प संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्याय (एम बी पी टी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. संक्षेप में प्रस्ताव इस प्रकार है :-

2.1 मुम्बई पत्तन न्याय ने प्रारंभ में जुलाई, 94 में कंटेनर सम्यद्ध प्रभारों को डालर भूल्या में मूल्यांकित करने का प्रस्ताव किया था। कुछ कारणों से न्यासी बोर्ड ने इस प्रस्ताव को आस्थगित कर दिया था। बाद में दिसम्बर, 98 में न्यासी बोर्ड ने खंड V(घ)(ग) के अधीन यथानिर्धारित रेल द्वारा आई सी डी से प्राप्त/वहां से भेजे गए खाली अथवा भरे हुए कंटेनरों के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने के लिए एक अलग प्रस्ताव का अनुमोदन किया। गोदी दरमानों के खंड V(ख)(2) के नीचे दिए गए नोट (iii) को तदनुसार संशोधित किया गया था। इस संशोधन को फरवरी, 98 में सरकारी स्वीकृति से अधिसूचित किया गया था।

2.2 न्यासी बोर्ड द्वारा जुलाई, 94 में आस्थगित पोत सम्यद्ध प्रभारों से संबंधित प्रस्ताव पर बोर्ड द्वारा सितम्बर, 98 में हुई उनकी बैठक में विचार किया गया और अनुमोदित किया गया।

दुर्भाग्यवश, प्रस्ताव में खंड V(ख)(2) ( जिसे फरवरी, 98 में संशोधित किया गया था) के नीचे दिया गया असंशोधित नोट (III) शामिल रह गया। यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया और फरवरी, 98 से लागू किया गया।

2.3 संशोधित नोट शामिल न किए जाने की गलती एम बी पी टी के ध्यान में मार्च, 98 में ही आ सकी। तदनुसार, संशोधित उपबंधों को इस प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त, 97 के आदेश में शामिल करने के लिए एक प्रस्ताव भेजा गया था।

3.1 एम बी पी टी के अनुसार यह प्रस्ताव केवल एक गलती को ठीक करने का मामला था जिसमें किसी ओर संवीक्षा की आवश्यकता नहीं थी। तथापि, इस तथ्य की दृष्टि से कि मूल प्रस्ताव के संबंध में प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता ग्रुपों के साथ विचार-विमर्श नहीं किया गया था इसलिए सामान्य संवीक्षा प्रक्रिया का अनुसरण करने का निर्णय लिया गया था।

3.2 इंडियन नेशनल शिपआनर्स एसोसिएशन (आई एन एस ए), द मुंबई एंड न्हावारोवा शिप इंटरमाडल एजेंडस एसोसिएशन (एम ए एन एस ए ए), द शिपिंग कार्पोरेशन आफ इंडिया (एस सी आई), द कंटेनर शिपिंग लाइन एसोसिएशन (इंडिया)(सी एस एल ए), और द मुंबई चैम्बर्स आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री से टिप्पणियां मांगी गई थी।

3.3 तत्पश्चात्, निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार पत्तन स्तर पर संयुक्त सुनवाई की गई जिसमें एम बी पी टी, आई एन एस ए, सी एस एल ए और एम ए एन एस ए ए ने भाग लिया।

3.4 संयुक्त सुनवाई में पत्तन प्रयोक्ता अगस्त, 97 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश से संबंधित कुछ मुद्दों को विचारार्थ उठाने के लिए इस अवसर का लाभ उठाना चाहते थे। इस तथ्य की दृष्टि से कि इस प्राधिकरण के कार्यकरण की पूर्वावस्था में परामर्शी प्रक्रिया जो अब स्थायी हो चुकी है, प्रचलित नहीं थी, इस अनुरोध के लिए अध्यक्ष द्वारा अनुमति दे दी गई।

4.1 संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे सामने आए :-

(I) आई सी डी द्वारा रेलमार्ग से प्राप्त/भेजे गए खाली अथवा भरे हुए कंटेनरों पर गोदी दरमानों के खंड V (घ)(2) के अनुसार लाइसेंस (भंडारण) शुल्क सरकार की स्वीकृति से फरवरी, 98 से लगाया जाता रहा है। इस पर कोई आपत्ति नहीं है।

(II) किसी कंटेनर को पोत हैच का भाग समझने के बारे में कानूनी कल्पना विसंगत तर्क पर आधारित है। ऐसे (विसंगत) तर्क पर आधारित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के डालर मुद्रा में मूल्यांकन से नीचहन लाइनों, स्टीवीक्रोरो आदि की ओर से इसी प्रकार की मांग की जाएगी जिसका परिणाम हास्यास्पद पराकाष्ठा होगा। ऐसा होने से कंटेनर प्रहस्तन/क्रेन भाडा/कंटेनरों पर भूमि किराया/भरना/खाली करना आदि नहीं बल्कि केवल 'नीचालन प्रभार' डालर मूल्यांकन में शामिल होंगे।

(III) इसी प्रकार 'तटीय' पोतों पर 'यानान्तरण' कंटेनरों को 'अंतर्राष्ट्रीय कार्गो' के रूप में समझने से परिहार्य बाधाएं उत्पन्न होंगी।

(IV) आई सी डी कंटेनरों के लिए 'प्रहस्तन प्रभारों में भूमि किराया शामिल होता है। कंटेनरों के लिए 'छिड्या दर' (जिसमें भूमि किराए का पहला घटक शामिल है) लागू करने के पश्चात् भूमि किराए का अलग प्रभार लागू किया गया है। इससे एक ही मद पर दोगुना प्रभार हो जाता है।

(V) कंटेनर कार्पोरेशन आफ इंडिया लि० (कनकार) द्वारा लगाए गए दुलाई प्रभार (आई सी डी से बढाला तक नहीं) आई सी डी से आर सी डी तक और विलोमतः कंटेनरों की दुलाई के लिए है। ऐसी स्थिति में बढाला से आर सी डी तक दुलाई के बारे में कोई समस्या नहीं होगी। एम बी पी टी को कनकार के साथ अपने विवादों का द्विपक्षीय रूप

से समाधान कर लेना चाहिए। बडाला-आर सी डी खंड के लिए अतिरिक्त बुलाई प्रभार लगाना एक ही कार्य के लिए दोगुने प्रभारों के समान होगा।

- (vi) कंटेनर प्रहसन के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जे एन पी टी) बुलाई के लिए 15 'निशुल्क दिवस' देता है। एम बी पी टी एक भी निशुल्क दिन नहीं देता है। एम बी पी टी को भी उचित निशुल्क समय की अनुमति देने की प्रणाली शुरू करनी चाहिए।

4.2 संयुक्त सुनावार्ड के दौरान हुए विचार-विमर्श में की गई टिप्पणियों के संदर्भ में एम बी पी टी को कुछ मुद्दे स्पष्ट करने का अवसर दिया गया।

5. संयुक्त सुनावार्ड में दिए गए उनके उत्तर में और टिप्पणियों/स्पष्टीकरणों के लिए उनको भेजे गए विभिन्न मुद्दों के बाद में दिए गए उत्तर में एम बी पी टी ने निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत किए :-

- (i) संदर्भाधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्क फरवरी, 96 से लगाया जा रहा है। इस पर कोई आपत्ति नहीं है। यह प्रणाली सुचारु रूप से कार्य कर रही है। इसमें हस्तक्षेप करने की कोई आवश्यकता नहीं है। जैसा पहले बताया गया है, यह मामला अधिसूचना में लिपिकीय अशुद्धि को ठीक करने का ही है, जिसमें किसी और व्यापक संवीक्षा की आवश्यकता नहीं है।
- (ii) किसी कंटेनर को किसी पोत हैच का भाग समझने के बारे में कानूनी कल्पना पर सरकार द्वारा इस पर 1994 में अनुमोदित किए जाने से पहले ध्यानपूर्वक विचार किया गया था। श्रमिकों के लिए इसके निहितार्थों से संबंधित आधारीक वास्तविकताओं का अभी पता लगाया जाना है। यह व्यवस्था समय पर खरी उतरी है। इसलिए इस स्तर पर इसमें हस्तक्षेप करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (iii) 'तटीय पोतों में 'यानान्तरण कार्गो' के रूप में आने वाले अंतर्राष्ट्रीय कंटेनरों को तटीय कार्गो के रूप में मान्यता देना दुष्कर होगा और इससे इस लाभ का दुरुपयोग हो सकता है। प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जून, 98 में पारित आदेश के अनुसार जब कोई पोत तटीय कार्गो की बुलाई कर रहा हो तो इसे 'तटीय पोत के रूप में मानना होगा। उसी सादृश्य पर यदि कंटेनर में विदेशी कार्गो ले जाया जा रहा हो तो इसे विदेशी कंटेनर मानना होगा और इस पर तदनुसार प्रभार लगाए जाएंगे।
- (iv) कंटेनरों के भूमि किराए का कोई दोगुना प्रभार नहीं है। 'डिब्बा दर' बहुत वर्षों पूर्व नियत की गई थी। तब इसकी कीमत रूप्यों में नामांकित की गई थी। इसे हाल में डालरो में नामांकित करने का परिवर्तन किया गया है। परिवर्तन की प्रक्रिया में राशि में कुछ वृद्धि हुई थी। संभवतः इसे गलती से भूमि किराए के घटक में वृद्धि समझ लिया गया है। ऐसा बिल्कुल नहीं है। डिब्बा दर में भूमि किराए का कोई घटक नहीं है।
- (v) कनकार द्वारा आई सी डी से बडाला तक की बुलाई के लिए रेलवे प्रभार लगाए हैं, बडाला से आर सी डी तक के खंड को कतई शामिल नहीं किया गया है। इस तथ्य की कनकार द्वारा लिखित रूप में पुष्टि की गई है। इसलिए दोगुने प्रभार का प्रश्न नहीं उठता।
- (vi) यद्यपि यह सच है कि जे एन पी टी अधिक निशुल्क दिवस देता है परन्तु यह भी स्वीकार करना होगा कि जे एन पी टी में 'माल रखे रहने की अवधि' के प्रभार की दरों में भण्डारण अवधि में वृद्धि के साथ-साथ उत्तरोत्तर वृद्धि होती जाती है जबकि एम बी पी टी में भण्डारण अवधि का ध्यान न रखते हुए दर स्थिर रहती है। इस संदर्भ में यह भी स्वीकारना होगा कि एम बी पी टी भी दो दिन की निशुल्क अवधि की अनुमति देता है, इसलिए एम बी पी टी में लगाए जा रहे अधिक प्रभारों से संबंधित टिप्पणी में कोई दम नहीं है।

6. इस मामले के संदर्भ में एकत्र की गई समस्त सूचना/व्योरो/आंकड़ों के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण ने आज अपनी बैठक में इस मामले पर अंतिम रूप से विचार किया।

7. इस मामले के सभी संगत तथ्यों पर सावधानीपूर्वक किए गए विचार के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) एम बी पी टी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क किसी आपत्ति के बिना लगाया जाता रहा है। इसलिए इसको यथा प्रस्तावित संशोधन द्वारा सुविधापूर्वक औपचारिक रूप दिया जा सकता है।
- (ii) प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त, 97 के मूल आदेश से संबंधित मुद्दे उठाने के लिए पतन प्रयोक्तारों को दिए गए अवसर से भी कुछेक महत्वपूर्ण मुद्दे सामने आए हैं जिन पर एम बी पी टी द्वारा की गई आपत्ति के बावजूद इस स्तर पर भी विचार किया जाना चाहिए।
- (iii) डालरों में प्रशुल्क की कीमत का नामांकन करने के प्रयोजनार्थ कंटेनर को पोत के हैच के एक भाग के रूप में मानने से संबंधित विवाद पर प्राधिकरण द्वारा अलग से विचार किया जा रहा है। इस मुद्दे की इस मामले के एक भाग के रूप में समीक्षा करने का प्रस्ताव नहीं है।
- (iv) 'तटीय' पोतों में 'यानान्तरण' कार्यों से संबंधित मुद्दे का (जे एन पी टी के) एन एस आई सी टी के मामले के हिस्से के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। इसके दिनांक 5 दिसम्बर, 96 के आदेश में उस मामले में हमने यह रुख अपनाया था कि 'तटीय' पोतों में 'यानान्तरण कार्यों' को विशेष/अलग विचारण के लिए पृथक् नहीं किया जा सकता। इस स्थिति से हटने का कोई कारण मालूम नहीं होता। इस संदर्भ में यह भी स्वीकार करना होगा कि प्राधिकरण ने मामला सं० टी ए एम पी/2/97-एम पी टी में पारित अपने दिनांक 2 जून, 98 के आदेश में महानिदेशक(नौवहन) के साथ परामर्श करके शब्दों 'तटीय' और 'विदेशगामी' पोतों की विशिष्ट परिभाषा दी थी। 'तटीय' पोतों में 'यानान्तरण कार्यों' के विशेष/अलग विचारण के लिए मुंबई पतन न्यास की मांग इन परियोजनाओं में शामिल किए जाने के लिए स्वयं सिद्ध नहीं है।

इस संदर्भ में हमें आई एन एस ए के इस तर्क में बल मालूम होता है कि 'तटीय' पोतों में 'यानान्तरण' कंटेनरों को 'अंतर्राष्ट्रीय कार्यों' के रूप में मानने से परिहार्य जटिलताएं उत्पन्न होंगी। आई एन एस ए का यह तर्क है कि यदि कंटेनर को पोत हैच का एक भाग समझने से संबंधित कानूनी कल्पना विसंगत है तो यह स्वीकार करना होगा कि इस सिद्धान्त का अर्थ 'किसी तटीय' पोत के हैच को किसी 'विदेशगामी जलयानों' की हैच का कोई भाग समझना अधिक बड़ी विसंगति होगी।

- (v) भूमि किराए के दोगुने प्रभार के बारे में उत्पन्न संदेह को एम बी टी द्वारा स्पष्ट तौर पर और निष्कर्ष के रूप में खण्डन कर दिया गया है। इस सम्बन्ध में किन्हीं संदेहों को दूर करने के लिए उनके द्वारा पर्याप्त ध्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं।
- (vi) रेलवे बुलाई प्रभारों को दोगुना वसूल करने से संबंधित संदेह का एम बी पी टी द्वारा स्पष्ट तौर पर और निष्कर्ष के रूप में खण्डन कर दिया गया है। इस सम्बन्ध में किन्हीं संदेहों को दूर करने के लिए उनके द्वारा पर्याप्त ध्यौरे (कनकार से एक लिखित पुष्टिकरण सहित) प्रस्तुत किए गए हैं।

(vii) 'निशुल्क दिवसों' से संबंधित मुद्दा भी एम बी पी टी द्वारा पर्याप्त रूप से स्पष्ट किया गया है। यह सही नहीं है कि एम बी पी टी किसी निशुल्क समय की बिल्कुल अनुमति नहीं देता; वे निश्चित रूप से दो दिन का निशुल्क समय देते हैं। इसके अतिरिक्त निशुल्क दिवसों की संख्या के संदर्भ में जे एन पी टी के साथ एक अत्यन्त सामान्य तुलना उचित नहीं हो सकती क्योंकि दो पक्षों में 'भण्डारण समय के प्रभार' निर्धारित करने के विभिन्न तरीके होते हैं। अधिक वस्तुओं से संबंधित आरोप का खण्डन करने के लिए एम बी पी टी द्वारा पर्याप्त ब्यापक प्रस्तुत किए गए हैं।

8. फलतः उर्पयुक्त कारणों से एम बी पी टी के प्रस्ताव को इस प्राधिकरण के इस निर्णय की प्रासंगिक पुनर्रचुति के साथ की 'तटीय' पोतों में 'यानान्तरण कार्गो' को विशेष /अलग विचारण के लिए अलग नहीं किया जा सकता, अनुमोदित किया जाता है। रिकार्ड के लिए यह भी बताया गया है कि जैसा उप पैरा 7(III) में स्पष्ट किया गया है किसी कंटेनर के प्रशुल्क की कीमत को डालरों में नामांकित करने के प्रयोजनार्थ वैसल हैच का एक भाग समझने के भुदे पर अलग से विचार किया जा रहा है।

9. तदनुसार, एम बी पी टी के दरमानों में निर्दिष्ट करने के लिए रेल द्वारा आई सी डी में/से आने-जाने वाले कंटेनरों पर लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क लगाने का मुद्दा शेष बचता है। प्राधिकरण एम बी पी टी के गोदी दरमानों के खंड V (ख)(2) के नीचे दिए गए नोट (III) को विलुप्त करने और इसे निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है :-

"(III) आई सी डी में/से रेल द्वारा आने-जाने वाले खाली अथवा भरे हुए कंटेनरों पर नीचे दिए गए खंड V(घ)(ग) के अनुसार लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क लगाया जाएगा। यदि आई सी डी में/से सड़क द्वारा भरे हुए कंटेनर लाए/ले जाए जाएं तो लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क नीचे दिए गए खंड V(घ)(क) के अनुसार वसूल किया जाएगा।"

10. सामान्यतः इस प्राधिकरण के आदेशों को भावी रूप से लागू किया जाता है। तथापि, इस मामले को विनियमित करने वाली असाधारण परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए हम विशिष्ट तौर पर यह शर्त नियत हैं कि यह संशोधन 10 सितम्बर, 97 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू होगा। फिर भी, यह पूर्वव्यापी प्रभाव पहले से लगाए जा चुके शुल्कों को वैध प्रमाणित करने तक ही सीमित होगा। इस संशोधन का लाभ पूर्वव्यापी प्रभाव से नए लाइसेंस (भण्डारण) शुल्क लगाने के लिए उपलब्ध नहीं होगा।

एम्. सत्यम, अध्यक्ष

[ सं. विज्ञापन/III/IV/143/99-Ext'y. ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 14th May, 1999

No. TAMP/3/98-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends Note (iii) below Section V(B)(2) of the Dock Scale of Rates for the Mumbai Port Trust as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/3/98-MBPT.****The Mumbai Port Trust**

...

**Applicant****ORDER**

( Passed on this 13th day of April, 1999. )

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for a minor amendment to this Authority's order dated 22 August 97 notified in the Gazette of India on 10 September 97.

2. The proposal in brief is as follows:

2.1. A proposal for denomination of container-related charges in dollar terms was initially mooted by the MBPT in July 94. For some reason, this proposal was deferred by the Board of Trustees. Subsequently, in December 96, the Board of Trustees approved a separate proposal to prescribe license fees on empty or loaded containers received from / despatched to ICD by rail as prescribed under Section V(D)(c). The Note (iii) below Section V(B)(2) of the Dock Scale of Rates (DSR) was accordingly amended. This amendment was notified with Government sanction in February 96.

2.2. The proposal relating to vessel-related charges deferred by the Board of Trustees in July 94 was considered and approved by it in its meeting in September 96. Unfortunately, the proposal continued to incorporate the unamended Note (iii) below Section V(B)(2) (which was amended in February 96). This proposal was approved by this Authority and was made effective from February 98.

2.3. The mistake of not incorporating the amended Note was noticed only in March 98 by the MBPT. Accordingly, a proposal was sent for incorporating the amended provisions in this Authority's order dated 22 August 97.

3.1. The proposal, according to the MBPT, was only a case of correction of an error not requiring any further scrutiny. However, in view of the fact that the original proposal was not discussed with users / user groups, it was decided to follow the usual scrutiny process.

2. Comments were invited from the Indian National Shipowners' Association (INSA), the Mumbai and Nhava Sheva Ship-Intermodal Agents

Association (MANSAA), the Shipping Corporation of India (SCI), the Container Shipping Lines Association (India) (CSLA), and the Mumbai Chamber of Commerce and Industry.

3.3. Further, in accordance with the prescribed procedure, a joint hearing was held at the port level in which the MBPT, INSA, CSLA, and MANSAA participated.

3.4. At the joint hearing, the port users wanted to take advantage of this opportunity to raise some issues for consideration relating to the order passed by this Authority in August 97. In view of the fact that, in the early stages of this Authority's functioning, the consultative process that has now stabilised was not in operation, this request was conceded by the Chairman.

4.1. At the joint hearing, the following points emerged:

- (i). The levy of Licence (Storage) Fee on containers whether empty or loaded, destined to or received by ICD by rail, as per Section V(D)(2) of the DSR has been in operation from February 96 with the sanction of the Government. There has been no objection to it.
- (ii). The legal fiction about treating a container as an extension of the vessel hatch is based on warped logic. Denomination in dollar terms of container-handling charges based on such (warped) logic will give rise to similar demands from the side of shipping lines, stevedores, etc., leading to absurd limits. That being so, only 'marine charges' shall be covered by the dollar denomination and not container handling / crane rent / ground rent on containers / stuffing / destuffing / etc.
- (iii). Likewise, treating 'transshipment' containers on 'coastal' vessels as 'international cargo' will give rise to avoidable complications.
- (iv). For ICD containers, 'handling charges' included ground rent. After introduction of a 'box rate' for containers (which includes the earlier component of ground rent), a separate charge for ground rent has been introduced. This amounts to a double charge for the same item.
- (v). The haulage charges levied by the Container Corporation of India Ltd. (CONCOR) is for movement of containers from the ICD to the RCD (and, not ICD to Wadala) and vice versa. That being so, there shall be no problem about the haulage from Wadala to the RCD. The MBPT must settle their dispute bilaterally with the CONCOR. Levy of additional haulage charge for the Wadala – RCD segment will amount to a double charge for the same activity.
- (vi). For container handling, the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) gives 15 'free days' for movement. The MBPT does not even give one free day. The MBPT too must introduce a system of allowing reasonable free time.

4.2. With reference to the observations made in the deliberations at the joint hearing, the MBPT was given an opportunity to clarify some of the issues.

5. In their response at the joint hearing, and in their subsequent reply to the various issues referred to them for comments / clarifications, the MBPT have made the following points:

- (i). The levy of licence (storage) fees in reference has been in force since Feb. 96. There has been no objection to it. The system is functioning smoothly. There is no need to interfere with that. As earlier stated, this is only a case of correction of a clerical error in notification not requiring any further elaborate scrutiny.
- (ii). The legal fiction about treating a container as extension of a vessel hatch was considered carefully by the Government before approving it in 1994. The ground realities relating to its implication for the labour have also to be reckoned with. This arrangement has stood the test of time. There is, therefore, no need to meddle with it at this stage.
- (iii). Recognition as coastal cargo of international containers coming as 'transshipment cargo' in 'coastal' vessels will be cumbersome and may lead to misuse of the benefit. In accordance with the order passed by the Tariff Authority in June 98, when a vessel is carrying coastal cargo, it will have to be termed as a 'coastal' vessel. On the same analogy, if the container is carrying a foreign cargo, it will have to be termed as a foreign container and charged accordingly.
- (iv). There is no double charge of ground rent on containers. The 'box rate' was fixed many years ago. It was then denominated in rupee terms. It was recently converted to denomination in dollar terms. In the process of conversion, there was some increase in the amount. This has, perhaps, been misunderstood as addition of a component of ground rent. This is not so at all. There is no component of ground rent in the box rate.
- (v). The railway haulage charges levied by the CONCOR are only for the segment ICD to Wadala and vice versa; the segment Wadala to RCD is not included at all. This fact has been confirmed in writing by the CONCOR. The question of double charge, therefore, does not arise.
- (vi). While it is a fact that the JNPT gives more 'free days', it has also to be recognised that the 'dwell time charges' at the JNPT increase at an accelerated rate as the period of stay increases, whereas the rate at the MBPT is constant irrespective of the storage period. It has also to be recognised in this context that the MBPT also allows a free period of two days. There is, therefore, no force in the observation about excessive charges being levied at the MBPT.



6. With reference to all the information / details / data collected in respect of this case, and based on a collective application of mind, this Authority took up this case for final consideration in its meeting today.

7. Based on a careful consideration of all the relevant facts of the case, the following position emerges:

- (i). Levy of Licence (Storage) Fees as in the proposal by the MBPT has been in operation without any objection. It can, therefore, be conveniently formalised by an amendment as proposed.
- (ii). The opportunity given to the port users to raise issues relating even to the basic order of the Authority dated 22 August 97 has brought up a few issues of significance which deserve to be considered even at this stage notwithstanding the MBPT objection.
- (iii). The dispute about treating the container as an extension of the vessel hatch for the purpose of denomination of tariff in dollar terms has separately been taken up for consideration by the Authority. It is not proposed to review this issue as a part of this case.
- (iv). The issue relating to 'transhipment cargo' on 'coastal' vessels has already been decided by this Authority as part of the NSICT case (of JNPT). In its order dated 5 December 98 in that case, we took the stand that 'transhipment cargo' in 'coastal' vessels cannot be distinguished for special / separate consideration. There does not appear to be any reason to veer away from this position. It has also to be recognised in this context that in its order dated 2 June 98 passed in Case No.TAMP/2/97-MPT, this Authority had, in consultation with the Director General (Shipping), given specific definitions of the expressions 'coastal' and 'foreign-going' vessels. The demand of the MBPT for special / separate consideration of 'transhipment cargo' in 'coastal' vessels does not lend itself to encapsulation within these definitions.

In this context, we see force in the INSA contention that treating 'transhipment' containers on 'coastal' vessels as 'international cargo' will give rise to avoidable complications. If the legal fiction about treating a container as an extension of the vessel-hatch is an absurdity, argues INSA, it has to be recognised that this principle will mean a greater absurdity of treating the hatch of a 'coastal' vessel as an extension of the hatch of a 'foreign-going' vessel.

- (v). The doubt about double charge of ground rent has been categorically and conclusively rebutted by the MBPT. Sufficient details have been furnished by them to dispel any doubts in this regard.

1457 62/99

- (vi). The doubt about double levy of railway haulage charges has been categorically and conclusively rebutted by the MBPT. Sufficient details (including a written confirmation from the CONCOR) have been furnished by them to dispel any doubts in this regard.
- (vii). The issue about 'free days' has also been adequately explained away by the MBPT. It is not correct that the MBPT does not allow any free time at all; they do give a free time of two days. Besides, a simplistic comparison with the JNPT with reference to the number of free days may not be appropriate because of the different ways in which the 'dwell time charges' have been formulated at the two Ports. Sufficient details have been furnished by the MBPT to negate the allegation about excessive levies.

8. In the result, and for the reasons given above, the proposal of the MBPT is approved with the incidental reiteration of this Authority's decision that 'transhipment cargo' in 'coastal' vessels cannot be distinguished for special / separate consideration. For the record, it has also to be stated that, as explained in para 7(iii) above, the issue of treating a container as an extension of the vessel-hatch for purposes of denomination of tariff in dollar terms is being taken up for separate consideration.

9. Accordingly, the issue that survives for formalisation in the Scale of Rates of the MBPT is the levy of license (storage) fees on containers destined to or received from ICD by rail. The Authority approves the proposal to delete the Note (iii) below Section V(B)(2) of the DSR of the MBPT and substitute it by the following:

"(iii). Licence (Storage) Fees shall be levied on containers whether empty or loaded, destined to / received from ICD by rail as per Section V (D)(c) below. In case of loaded containers received from / removed to ICD by road, Licence (Storage) Fees shall be charged as per Section V (D)(a) below".

10. Ordinarily, the orders of this Authority are given only prospective operation. In view, however, of the extraordinary circumstances governing this case, we specifically stipulate that this amendment shall have retrospective operation from 10 September 97. This retrospective operation shall nevertheless be limited only to the extent of legitimising the Fees already levied. The benefit of this amendment shall not be available for new levy of Licence (Storage) Fees retrospectively.

S. SATHYAM, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/99-Ext.]